

EL SALTO

3

LA OTRA CANCIÓN DEL VERANO



Festivales,
verbenas
con orquesta
y giras son
citas musicales
veraniegas a las
que millones de
personas acuden cada
año. Muchas lo hacen para
trabajar. Son la cara b de
un modelo de ocio que sería
imposible sin ellas

LA CIUDAD DISPERSA

SUEÑA CON LA VELOCIDAD

Texto Isidro Jiménez Gómez
Arte EL SALTO

A pesar de su falta de eficiencia y perjuicio para el medio ambiente, el modelo basado en el automóvil sigue imponiéndose en la ciudad

El pasado marzo, un mes antes de dimitir de sus cargos públicos, Esperanza Aguirre se presentó en la calle Santa Engracia de Madrid para explicar a los medios de comunicación la supuesta barbaridad que se estaba cometiendo allí. El Ayuntamiento de Madrid estaba eliminando varios carriles para ampliar las aceras y crear un carril-bici. A pie de obra, Aguirre auguraba un “colapso circulatorio” sin precedentes.

“Esto no es solo la obsesión por la fluidez del tráfico –dice Pilar Vega, urbanista y profesora de geografía humana–. La velocidad es el criterio que marca el sistema productivo del capitalismo fordista desde el primer cuarto del siglo XX”. De hecho, argumenta, “la ciudad preindustrial tiene que modificarse para poder lograr mayores velocidades, es decir, un ritmo productivo mayor”. Para intentar mejorar esa anhelada fluidez del tráfico, señala Paco Segura, del área de Transporte de Ecologistas en Acción, “se ha ampliado el viario, y cuando no quedaba sitio en superficie se ha recurrido a los pasos elevados, a los túneles y hasta a los retúneles por debajo de otros preexistentes”.

En la primera década de este siglo se ha construido cada día en España 1,5 kilómetros de carreteras, autovías y autopistas. Por ellas transitan unos 28 millones de automóviles, un turismo por cada 2,1 habitantes, señala el informe *Las cuentas ecológicas del transporte en España*, de Ecologistas en Acción.

La infrautilización de todo este dispendio se da en los desplazamientos interurbanos, pero también cuando en el 77% de los automóviles que acceden a una gran ciudad solo viaja el conductor. Y es que el vehículo privado ha permitido “vivir cada vez más lejos, a cambio de un mayor consumo de tiempo”, dice Pilar Vega, así que se construyen costosas infraestructuras viarias para que podamos “ahorrar tiempo en nuestros desplazamientos”. El asunto llega a la paradoja cuando ese ahorro de tiempo en coche tiene como principal objetivo evitar justamente el sedentarismo, por ejemplo, viajando hasta el andador mecánico del gimnasio, explica el psicólogo Miguel Ángel Ramos. El grupo de investigación en el que participa, Aspectos Psicosociales de la Movilidad Sostenible, intenta justamente comprender los mecanismos

que nos hacen elegir cada día un medio u otro de transporte. En muchas ocasiones el coche es una paradoja, pero tiene su sentido. La cultura del motor ha venido ligada a la idea de que el desplazamiento es una pérdida de tiempo, por eso hace falta la mayor velocidad posible para evitar ese intervalo.

EN LA CIUDAD DISPERSA. Un mapa orienta, pero no siempre. Observando los puntos que representan a las ciudades, podríamos pensar que el viaje es algo que fundamentalmente pasa entre punto y punto, a lo largo de esos amplios espacios cuya principal propiedad es la de no ser un espacio excepcional. Pero no es verdad. Las ciudades son algo extraordinario en todos los sentidos. Aunque solo un 2% de la superficie terrestre mundial es superficie urbana edificada, alrededor del 80% del Producto Interior Bruto (PIB) del mundo se produce en las ciudades, explica Gary Gardner en el informe

En la primera década del siglo se ha construido en España 1,5 KM AL DÍA de carreteras, autovías y autopistas

LA BICI, MÁS
RÁPIDA QUE EL
COCHE EN CIUDAD

30% DE LOS
TRAYECTOS

realizados en coche en Europa cubren distancias inferiores a 3km, y el 50% de menos de 5km.

20'

es lo que tarda una bicicleta en cubrir un trayecto de 4km en la ciudad, prácticamente lo mismo que un coche.

anual de The World Watch Institute y FUHEM Ecosocial. Si unimos todo esos puntos del mapa, encontraremos que son responsables del 70% del consumo energético mundial, del 75% del consumo total de los recursos naturales y, por tanto, del 75% de las emisiones mundiales de carbono.

Pero tampoco los puntos del mapa son iguales entre sí, incluso los del mismo tamaño. Barcelona y Atlanta (EE UU) comparten casi el mismo número de habitantes, pero la superficie de Atlanta supera unas 12 veces la de Barcelona. En un modelo de ciudad dispersa como esta la densidad urbana es muy baja porque las personas viven en barrios residenciales y casas unifamiliares, así que los costes asociados al transporte crecen rápidamente. El consumo energético necesario para transportar a una persona en coche en Atlanta es casi 15 veces mayor que en Barcelona, y no solo debido a las distancias que hay que recorrer. En el modelo de ciudad extensa “el tráfico

**DESPLAZAMIENTOS
POR MEDIO DE
TRANSPORTE**

49%

DE LOS DESPLAZAMIENTOS
DIARIOS REALIZADOS EN
ESPAÑA SE HACEN A PIE

34%

DE LOS DESPLAZAMIENTOS
SE HACEN EN COCHE

9,7%

DE LOS DESPLAZAMIENTOS
SE HACEN EN TRANSPORTE
PÚBLICO

1%

DE LOS DESPLAZAMIENTOS
SE HACEN EN BICI

3,8%

DE LOS DESPLAZAMIENTOS SE
HACEN EN MOTO

se canaliza hacia un número limitado de colectores y calles arteriales susceptibles de congestionarse fácilmente", explica Michael Renner, de The World Watch Institute.

De hecho, Atlanta es una de las ciudades que lideran el ranking mundial de atascos Inrix Global Traffic Scorecard, con un 10% del tiempo de conducción diaria en algún tipo de embotellamiento. Pero muchas ciudades europeas, a pesar de su mayor densidad de población, aparecen en el ranking con cifras nada desdéniables. Y es que, argumenta Paco Segura, el modelo de ciudad que genera atascos viene justamente de una pretensión fallida por evitarlos: "El uso excesivo del coche generaba unas ciudades contaminadas, ruidosas, con

falta de espacio para las personas. Este factor, unido al encarecimiento de los precios de la vivienda en el interior de las ciudades, y alentado por la burbuja inmobiliaria, hizo que mucha gente se plantease vivir lejos", explica.

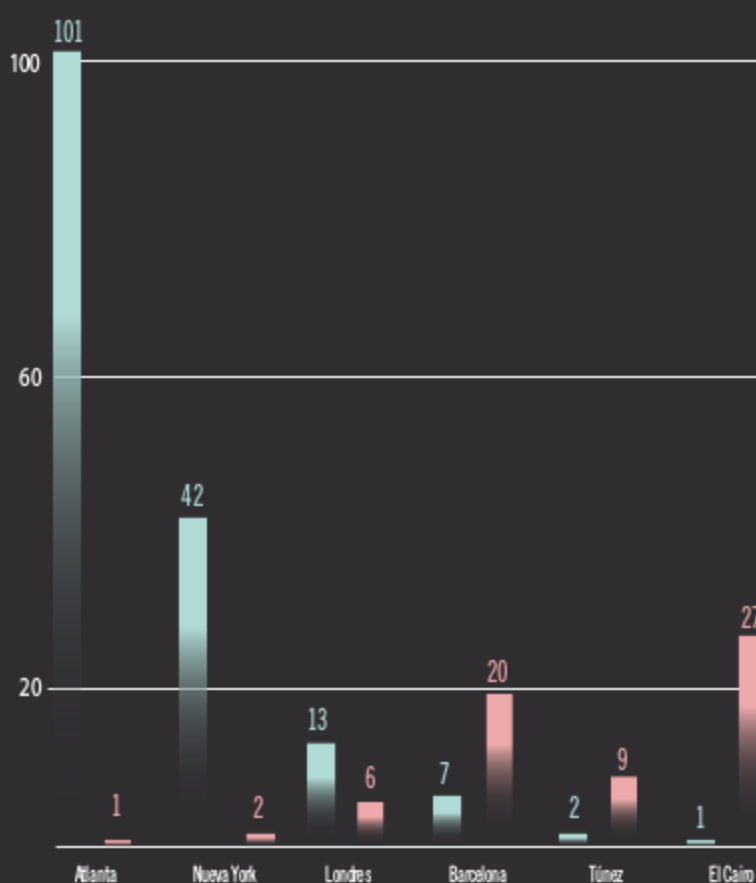
VÍAS 30 Y PACIFICACIÓN. En la búsqueda de ciudades más amables para sus habitantes, la peatonalización ha ido avanzando en algunos cascos urbanos. Poco a poco también han llegado otras propuestas para la pacificación del tráfico, como las calles con límite de velocidad de 30km/h. Este mismo año, por ejemplo, el Ayuntamiento de Alicante anunciaba cien nuevas vías 30 para "que la vida ciudadana no se vea entorpecida por la circulación", según palabras del concejal de Movilidad del Ayuntamiento. Y tan solo hace unos días, el Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat ha iniciado la señalización de este tipo de vías con el objetivo de que el 80% de las calles de la ciudad sean propicias para circular en bicicleta.

Pero, de momento, los datos no invitan al optimismo. Dos de cada tres coches superan la velocidad en ciudad, señala el estudio *Velocidad y usuarios vulnerables*, realizado con 3.000 mediciones en 10 ciudades españolas. Solo un 18% de los vehículos cumplía la velocidad en las vías 30 y solo un 3% la cumplía en las calles limitadas a 20km/h. De hecho, en este tipo de calles, con una mayor presencia de peatones vulnerables, el 35% de los coches circula a más de 40km/h. Fernando Miró, uno de los autores de un estudio sobre el tema realizado por la Universidad Miguel Hernández de Elche, explica que saltarse el límite de velocidad es la conducta que, aun siendo una infracción, menos se reprocha socialmente.

La gran paradoja de la ciudad, sin embargo, tiene que ver con que la lentitud constante se termina traduciendo en velocidad. Un informe de la Comunidad Europea sobre movilidad sostenible en ciudad muestra que la bicicleta es un medio de transporte tan rápido como el coche si contabilizamos el desplazamiento de puerta a puerta.

DENSIDAD URBANA Y CONSUMO ENERGÉTICO ASOCIADO AL TRANSPORTE

Consumo energético per capita de pasajeros de vehículos privados en gigajulios anuales (en azul) densidad urbana en miles de habitantes por kilómetro cuadrado (en rosa).



Así, para cubrir un trayecto de 5 kilómetros, tanto la bicicleta como el coche tardan 23 minutos, pero en distancias menores, la bici va ganando tiempo paulatinamente. Dado que en Europa el 30% de los trayectos realizados en coche cubren distancias inferiores a 3 kilómetros y el 50% son de menos de 5 kilómetros, las posibilidades de este medio de transporte son evidentes.

Además, la Federación Europea de Ciclismo (ECF) lamenta que ayudas públicas para la compra de coches como el Plan PIVE se vendan como un impulso "a la eficiencia energética", cuando la verdadera eficiencia sería estimular el uso del medio de transporte más eficiente: "Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. No es lógico que para moverse una persona de 80 kilos por ciudad utilice un vehículo a motor de más de una tonelada de peso", explica la Mesa Nacional de la Bicicleta.

UN MODELO DE CIUDAD LENTA. Las organizaciones ecologistas y en favor del uso de la bici argumentan que la

VELOCIDAD EN LA CIUDAD Y RIESGOS PARA EL PEATÓN

2 de cada 3

coches superan la velocidad fijada en vías de menos de 60km/h. Ávila, Zaragoza y Madrid son las ciudades que registran mayores velocidades en las vías lentas.

A30

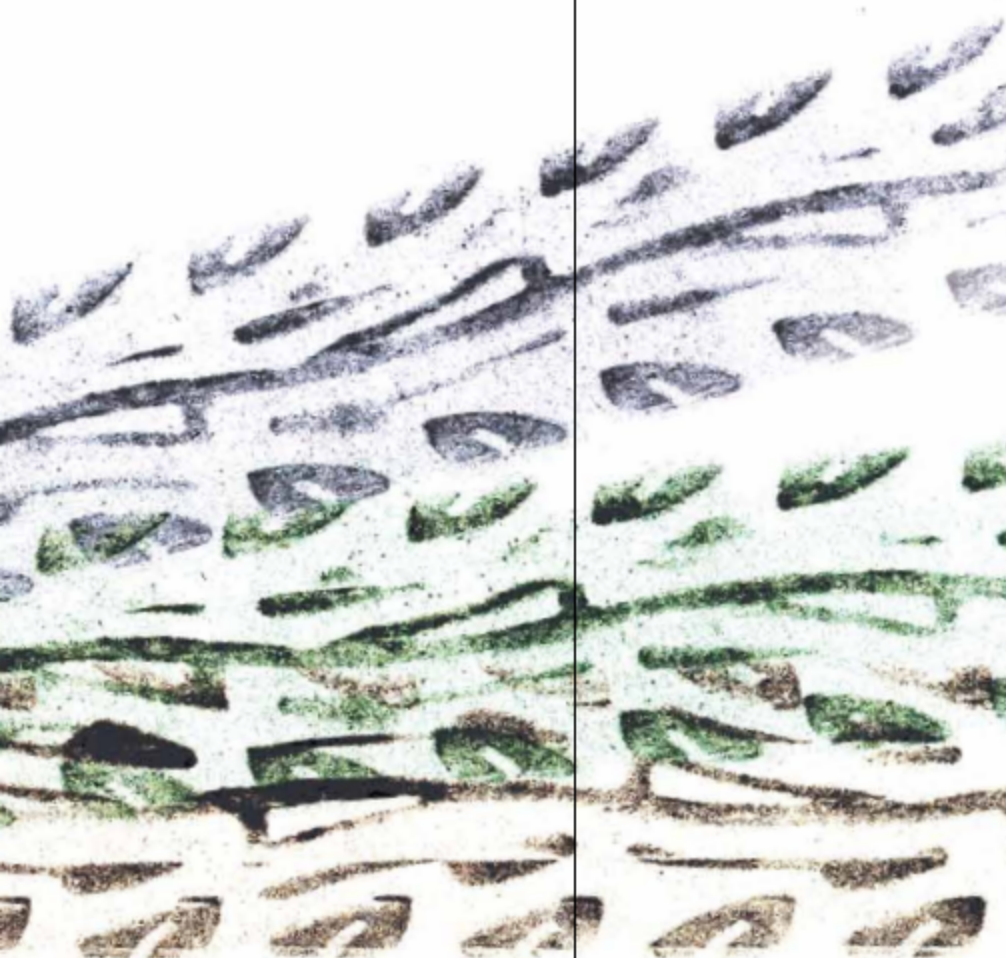
KM/H

el riesgo de muerte del peatón que sufre un atropello es de un 10%. A 60km/h, el riesgo ha aumentado hasta el 80%.

reducción del número de carriles tiene un efecto disuasorio que permite un cambio modal en el transporte y, a medio plazo, la disipación del tráfico. Incluso proponen otra forma de entender la velocidad, guía aspiracional de la movilidad más clásica.

El automóvil es, todavía hoy, uno de los principales símbolos de status social que ofrece el consumo. "Por desgracia para el medio ambiente", dice Javier Garcés, el asunto ya no recae en tener o no tener coche, sino que "se traslada a la cilindrada, tamaño y precio del coche. El resultado se puede ver en las calles de las ciudades, invadidas por coches de alta cilindrada y por todoterrenos que, contra toda lógica, son utilizados habitualmente por sus propietarios para desplazamientos urbanos", explica Garcés, también miembro del Grupo de Investigación de Aspectos Psicosociales de la Movilidad Sostenible.

Alta cilindrada y altas velocidades, pero solo en el papel. La ciudad congestionada necesita otra cultura alejada del motor y que no desprecie el viaje y, por tanto, el tiempo. ●



¿Eres una cooperativa?
¿Un proyecto ético?

¡Haz grande tu proyecto con nosotr@s!

Anúnciate en
EL SALTO
Mucha gente pequeña haciendo cosas grandes



publicidad@saltamos.net · 91 184 184 7 - Extensión 4 · www.saltamos.net

12-19 AGOSTO 2017 BENICÀSSIM

10 ESCENARIOS / FORO SOCIAL / REGGAE UNIVERSITY / AFRICAN VILLAGE / PACHAMAMA
ROTOTOMCIRCUS / MÁGICOMUNDO / SOCIAL ART GALLERY / NO PROFIT / SUNBEACH
CAMPING / MERCADO ARTESANO / MERCADILLO / COCINA DEL MUNDO

rototom.com

trekking • otra cultura • montaña • aldeas • cañones

ALTO ATLAS

verano 2017

Salidas previstas: 24, 31 de julio. 7 y 15 de agosto.
Calendario y rutas adaptables. Flexibilidad de fechas y destinos.



INFORMACIÓN Y CONTACTO: tamaloutetrek@gmail.com • 659307452